

À l'intention de : Les commissaires de l'OCPM en charge de la consultation sur l'avenir des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau (PDUES)

Objet : Présentation du mémoire issu de la démarche de consultation citoyenne *Opération avenue du Parc*

Messieurs et Madame les commissaires,

C'est avec enthousiasme que je vous transmets aujourd'hui le fruit d'une démarche de consultation citoyenne ayant porté précisément sur un secteur du territoire délimité par le PDUES, soit l'avenue du Parc. Les résultats synthétisés issus de la démarche d'*Opération avenue du Parc* vous sont présentés en annexe de ce mémoire.

En outre, le document qui suit vise à vous présenter dans un premier temps l'historique et le contexte de réalisation de l'*Opération avenue du Parc* et ensuite, de formuler des critiques et des propositions à l'égard du PDUES en regard de ce qui a été soulevé lors de l'*Opération avenue du Parc*. Finalement, nous proposons une hiérarchisation des priorités en vue d'un échéancier à court, moyen et long terme des interventions sur le territoire à l'étude dans le PDUES.

En espérant que vous apprécierez la lecture des documents que nous vous partageons et que vous saurez les reconnaître à leur juste valeur dans le contexte de cette consultation publique de l'OCPM qui se veut la voix citoyenne pour le développement futur de notre ville, veuillez agréer, au nom des organisateur(trice)s de l'*Opération avenue du Parc*, mes meilleures salutations.



Violaine Pronovost
Coordonnatrice de projets à Vrac environnement
Coorganisatrice de l'*Opération avenue du Parc*



Opération avenue du Parc

**Mémoire présenté à l'OCPM
par l'Opération avenue du Parc
dans le cadre de la consultation portant sur l'avenir des secteurs Marconi-Alexandra,
Atlantic, Beaumont, De Castelnau (PDUES)**

Le comité organisateur de l'*Opération avenue du Parc* est composé de :

Violaine Pronovost – Vrac environnement

Simon Racine – Vrac environnement

Françoise Légaré Pelletier – SODER

Sasha Dyck – Société d'histoire de Parc-Extension

Nathalie Fortin – Regroupement Art et culture de Rosemont – La Petite-Patrie

Julie Patenaude – citoyenne de Marconi-Alexandra

Remerciements à Françoise Légaré Pelletier et à Violaine Pronovost pour la rédaction du mémoire et au Groupe Acertys pour leur soutien organisationnel.



1- Comment s'est réalisée cette synthèse ?

1.1 Historique et contexte de réalisation de l'Opération avenue du Parc

L'*Opération avenue du Parc* s'inscrit dans le contexte de l'arrivée, d'ici 2020, du campus de l'Université de Montréal sur le site de l'ancienne gare de triage Outremont et de l'élaboration du Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) du secteur Marconi, Beaumont, Alexandra par la Ville de Montréal.

Plus précisément, l'*Opération avenue du Parc* est née d'une demande conjointe de la part de la Coalition Marconi-Alexandra et d'autres organismes et citoyens des secteurs touchés par le PDUES et formulée lors d'un événement de consultation mené par ACERTYS (pour la Ville de Montréal) dans le cadre de leur démarche de planification participative (Ouvrir la voie). À cette occasion, il a été demandé qu'une action de consultation citoyenne davantage issue du milieu soit menée.

L'avenue du Parc a été choisie comme point d'intérêt pour cette démarche puisqu'elle est centrale au territoire du PDUES, est amenée à vivre de grands changements, notamment avec l'arrivée du nouveau campus universitaire, nécessite une revitalisation à différents égards et touche à tous les arrondissements concernés. Ainsi, ACERTYS, avec l'aval de la Ville de Montréal, a approché divers organismes et citoyens pour piloter avec eux cette initiative nommée *Opération avenue du Parc*.

Opération avenue du Parc vise à faire entendre la voix des citoyens sur l'avenir de l'avenue du Parc en ce qui a trait à leurs préoccupations et idées quant à son développement. Les membres actifs de l'organisation de cette démarche ont pu bénéficier des prodigieux conseils et de l'appui technique constant d'ACERTYS. Des commandites ont été sollicitées, notamment à l'Université de Montréal et auprès de commerçants de l'avenue du Parc, pour soutenir les dépenses relatives à l'organisation et la tenue des activités de l'opération.

Pour rejoindre les citoyens et organismes concernés directement par l'avenir de l'avenue du Parc, un compte Facebook a été créé, des affiches ont été apposées à des endroits stratégiques et des centaines de dépliants ont été distribués, notamment via poste Canada, pour les inviter à deux activités de consultation auxquelles ont participé différents usagers (résidents ou visiteurs) de cette importante artère montréalaise.

1.2 Activités de consultation

Première activité – la marche exploratoire :

La population a été conviée à une marche exploratoire le samedi 13 octobre 2012 à laquelle ont participé 60 personnes. Cette première phase de la démarche d'*Opération avenue du Parc* s'est voulu plus informative, tant pour les citoyen(ne)s que pour les organisateurs, et a permis de dégager les thématiques sous lesquelles allaient se pencher les participant(e)s pour une deuxième phase plus consultative. Les participant(e)s ont ainsi marché sur l'avenue du Parc depuis l'avenue Van Horne jusqu'à la Gare Jean-Talon. Des points d'arrêts et des infos de nature historique, architecturale, relatives à l'aménagement urbain, à l'environnement urbain, aux transports, à l'art et à l'économie ont ponctué cette marche et alimenté les échanges. À l'issue de la marche, les participant(e)s ont été invités à apposer sur une grande carte leurs observations quant à des problématiques observées et vécues dans ce secteur de l'avenue du Parc et à partager déjà certaines idées qu'ils pourraient voir pour améliorer la situation.

Deuxième activité – l’atelier citoyen d’urbanisme,

Les participant(e)s à la marche et autres ont ensuite été invités le samedi 20 octobre 2012 à se joindre à un atelier citoyen d'urbanisme auquel ont participé 80 personnes. Ce fut la phase d'idéation entourant l'*Opération avenue du Parc* qui a permis d'imaginer ensemble l'aménagement désiré pour l'avenue du Parc. Un système interactif novateur, Crowdbrite, a été utilisé pour recueillir et cartographier en direct les propositions des participant(e)s postés à l'une des quatre tables thématiques (thèmes dégagés des commentaires recueillis à l'issue de la marche): connectivité, espaces sous-utilisés, paysage et viaducs.

1.3 Synthèse des recommandations

La synthèse des résultats issus de l'atelier d'urbanisme citoyen a été une tâche ardue puisqu'il a été nécessaire d'éplucher et de colliger les recommandations citoyennes et même parfois, de mettre de côté celles qui apparaissaient les moins claires et qui n'avaient pas été retenues par une majorité de participant(e)s.

Ainsi, les résultats de l'*Opération avenue du Parc* ont été colligés sous forme de six propositions quant à l'avenir du développement de l'avenue du Parc : Transformer l'avenue du Parc; Implanter un lien cyclable; Reconfigurer les abords de la Gare Jean-Talon; Développer une signature propre à l'avenue du Parc; Créer des espaces de rencontre; Revitaliser le 6700 avenue du Parc.

Le document synthèse annexé à ce mémoire et qui présente les détails de ces propositions, a été imprimé en une quarantaine d'exemplaires et envoyé aux élus et aux fonctionnaires des arrondissements concernés et à la Ville de Montréal.

2- Critiques du PDUES et recommandations de l'*Opération avenue du Parc* à l'OCPM

2.1 Dans un premier temps, l'*Opération avenue du Parc* désire saluer certains éléments soulevés dans le PDUES qui rejoignent les propositions citoyennes de l'atelier du 20 octobre dernier et réitérer l'importance de ces derniers.

- Le réaménagement de la portion nord de l'avenue du Parc par l'élargissement des trottoirs, la sécurisation des carrefours et une intervention sur le tronçon problématique pour les piétons de la rue Hutchison à la hauteur de la Gare Jean-Talon a aussi été soulevé par les citoyen(ne)s de l'*Opération avenue du Parc*. Il est aussi question dans le document synthèse d'ajouter une traverse piétonne sécurisée à la hauteur de la rue Jean Roby équipée d'un feu de circulation.
- En outre, les participant(e)s ont demandé à ce qu'une attention particulière soit portée aux viaducs de l'avenue du Parc afin d'en faire des lieux de passage plus conviviaux, sécuritaires et salubres.
- La réappropriation des deux aires de stationnement en rive de l'avenue du Parc s'inscrit aussi dans les propositions citoyennes de l'*Opération avenue du Parc*. Les participant(e)s désirent créer un réseau de places publiques vertes et animées, qui sont par le fait même des espaces de diffusion et de reconnaissance de l'art local.
- Les participant(e)s de l'*Opération avenue du Parc* ont aussi soulevé l'importance de désenclaver le secteur de la Gare Jean-Talon et de favoriser les transports actifs par l'ouverture d'un passage pour piétons et cyclistes à la hauteur de la rue Ogilvy et la création de liens cyclables dans le secteur du PDUES.

2.2 Dans un second temps, l'*Opération avenue du Parc* souhaite, dans une optique critique et constructive, bonifier certaines initiatives amenées par le PDUES ou encore, souligner certaines omissions. Il est en effet apparu que les propositions du PDUES se présentent souvent de façon trop évasive alors que très peu de détails sont partagés sur la nature des interventions qui y sont suggérées.

- Les abords de la station de métro Parc ont également été ciblés lors de l'*Opération avenue du Parc* comme un lieu à reconfigurer afin d'améliorer la connectivité intermodale pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite. Les participant(e)s se questionnent cependant sur la conciliation du nouveau lien automobile Ogilvy-De Castelnau proposé avec l'espace pour les piétons et les cyclistes plus sécuritaire et convivial souhaité. Les questionnements démontrent aussi une inquiétude quant à l'apparition d'une nouvelle circulation automobile de transit dans les rues résidentielles des secteurs touchés. Les participants ont quant à eux proposé que soit uniquement aménagé un lien cyclable et piéton (passage à niveau) entre les rues Ogilvy et De Castelnau afin de marier adéquatement cet aménagement à la vocation et à la nature des déplacements autour de la Gare Jean-Talon.

- Les participant(e)s ont suggéré qu'une zone de rencontre soit aménagée sur la rue Hutchison (face au métro Parc) soit par l'élargissement des trottoirs, l'ajout au sol de pavé/peinture/alvéolé, que la priorité y soit piétonne et la limite de vitesse instaurée à 20 km/h pour les vélos, les autobus et les véhicules de livraison.
- En ce qui a trait à la sécurisation des intersections des rues Hutchison/Jean-Talon O. et Parc/Jean-Talon O., il a été proposé que soit instaurée une phase exclusive pour les piétons et les cyclistes et un marquage au sol adéquat et bien visible. Ce dernier point relatif au marquage est aussi valable pour l'intersection du Parc/Van Horne.
- Deux aménagements cyclables nord-sud ont été proposés lors de l'*Opération avenue du Parc*, soit un premier lien sur la rue Hutchison et un autre sur l'avenue du Parc. D'abord, les critères privilégiés par les participant(e)s pour sélectionner les tracés cyclables sont la sécurité, la convivialité et l'aspect pratique et utilitaire de sa configuration. Ainsi, le tracé nord-sud proposé par le PDUES ne répond pas particulièrement à ce dernier critère, puisqu'il oblige les utilisateurs à zigzaguer énormément et risque d'être peu emprunté par les cyclistes qui usent du vélo comme mode de transport utilitaire. Si la rue Hutchison a été retenue par le PDUES pour un tracé cyclable dans sa portion sud, les participant(e)s de l'*Opération avenue du Parc* aimeraient voir ce tracé débiter dès la rue Ogilvy au nord justement afin d'assurer un parcours bien linéaire et convivial. En outre, a été soulignée l'importance de faire que ce lien cyclable débouche, via un passage à niveau, sur un lieu attrayant du site du campus universitaire et non dans la cour de voirie de l'arrondissement Outremont. Considérant cependant les longues négociations avec le Canadian Pacific pour l'ouverture d'un passage à niveau et donc les contraintes de temps que représente cette option, une autre suggestion de tracé réalisable à court terme a été soulevée. Ce tracé consiste en une piste protégée sur l'avenue du Parc, ce qui assurerait un lien cyclable nord-sud sécuritaire, convivial, rapide et pratique. Pour cette option, les participant(e)s ont souligné l'importance de sécuriser les viaducs pour les cyclistes en vue de diminuer les conflits d'usage piéton/cycliste sur les trottoirs ou cycliste/automobiliste sur la chaussée. En outre, il serait aussi important de se pencher sur le viaduc Jean-Talon, et non seulement sur ceux de l'avenue du Parc. L'intérêt de ces deux pistes est d'avoir un lien le plus direct possible vers Outremont et le Plateau-Mont-Royal et ainsi de désenclaver le secteur pour les cyclistes et de favoriser le vélo comme mode de transport utilitaire.
- Les participant(e)s ont aussi soulevé l'importance de développer une signature propre à l'avenue du Parc dans le secteur du PDUES en s'appuyant sur la multiethnicité du secteur, l'aménagement paysager, le mobilier et l'art public. L'intégration des bâtiments patrimoniaux est primordiale dans l'aménagement du paysage de ce secteur, mais aussi les gares et les viaducs deviennent des lieux à valoriser. Il a d'ailleurs été suggéré de convertir en galerie d'art l'ancienne gare du Mile-End et que les viaducs deviennent non plus uniquement des lieux de passage, mais bien aussi de destination alors qu'ils pourraient accueillir notamment de l'art de rue. L'amélioration du paysage urbain permettrait d'accroître le sentiment d'appartenance au secteur, de le sécuriser et de le dynamiser. Selon les participant(e)s, l'art local est à privilégier alors que des

artistes du quartier pourraient contribuer à l'aménagement des lieux publics en ce qui a trait au mobilier urbain ou en intervenant directement pour l'animation des lieux.

- En ce qui concerne le prolongement de l'axe est-ouest au nord de la rue Beaubien, il a été proposé lors de l'*Opération avenue du Parc* de profiter de ce nouveau passage pour créer une nouvelle place publique dans l'espace de stationnement du 6700 avenue du Parc. Cette revitalisation progressive inclurait des mesures de verdissement, une station de Bixi, du mobilier urbain, une signature artistique propre et voire même une offre alimentaire actuellement déficiente dans ce secteur. Cette place a été identifiée par les participant(e)s comme un lieu de rencontre stratégique entre le campus, le quartier Marconi-Alexandra et le Mile-End.

3- Priorisations des interventions suggérées

Puisque le PDUES propose des interventions réalisables sur une période de temps particulièrement longue, les organisateur(trice)s de l'*Opération avenue du Parc* croient important de prioriser les propositions d'interventions en terme d'échéancier de réalisation. C'est la récurrence des éléments/interventions mentionnés par les participant(e)s lors de l'atelier citoyen d'urbanisme qui a permis d'établir cette échelle de priorités que nous présentons sous forme de trois phases, soit un échéancier à court, moyen et long terme.

Phase 1 :

1-Lien cyclable

D'abord, à court terme, se concentrer sur le lien proposé pour l'avenue du Parc puisque sa réalisation est plus certaine vu l'absence d'un obstacle majeur que représente le Canadian Pacific. L'autre option de lien cyclable sur la rue Hutchison et qui demande la construction d'un passage à niveau viendrait ainsi en deuxième temps.

2-Sécurisation des déplacements en transports actifs

S'attarder rapidement à la sécurisation des viaducs pour les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite de même que la sécurisation des intersections. Vu l'achalandage que génère ce secteur, il est nécessaire de prioriser les actions autour de la Gare Jean-Talon. Finalement, il est important de s'assurer que l'aménagement de nouvelles rues (axes Ogilvy – de Castelnau et celui juste au nord de la rue Beaubien) s'harmonise et respecte les transports actifs.

Phase 2 :

3-Convivialité, attraction, lieu de destination

Les interventions relatives aux places publiques et à l'aménagement du paysage telle la signature particulière à l'avenue du Parc et les interventions de verdissement.

Phase 3 :

4-Animer ces lieux redynamisés et pour lesquels la population possède un sentiment d'appartenance renouvelé !

Sentiment de communauté

Rue vivante

Ouverture

Convivialité

Échelle humaine

Liaison entre les quartiers

INTERGÉNÉRATIONNEL

Mise en valeur du
patrimoine bâti

Opération avenue du Parc

Trame urbaine cohérente

Connectivité



Embellissement

Civisme

Fluidité

Identité

Interculturel

Sentiment de sécurité

COHÉRENCE D'ENSEMBLE

Appartenance

Opération avenue du Parc

Qu'est-ce que c'est ?

Un atelier citoyen d'urbanisme a été organisé afin d'imaginer ensemble l'aménagement désiré pour l'avenue du Parc :

Phase 1 : Marche exploratoire, le samedi 13 octobre 2012

Participation de 60 personnes

Phase 2 : Atelier citoyen d'urbanisme, le samedi 20 octobre 2012

Participation de 80 personnes



Marche exploratoire



Atelier citoyen d'urbanisme

Objectif principal

Orientation n°1

Connectivité et sécurité



Propositions :

- Transformer l'avenue du Parc
- Implanter un lien cyclable
- Reconfigurer les abords de la Gare Jean-Talon

Opération avenue du Parc

Orientation n°2

Paysage et espace public



Propositions :

- Développer une signature propre à l'avenue du Parc
- Créer des espaces de rencontre
- Revitaliser le 6700 avenue du Parc

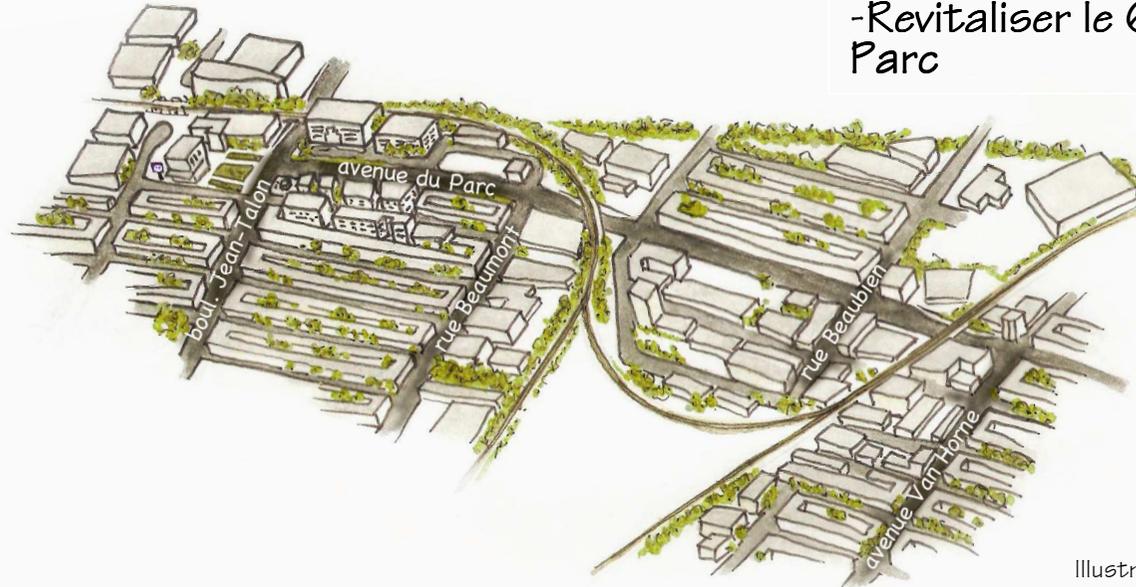


Illustration: Timothée Millet

Orientation n°1 : Connectivité et sécurité

- o Créer des liens entre les quartiers et à l'intérieur de celui-ci;
- o Réaffirmer la place de chacun des usagers dans l'espace (les piétons, notamment les personnes à mobilité réduite, les cyclistes et les automobilistes).

Proposition n°1 : Transformer l'avenue du Parc

Description :

Transformer l'avenue du Parc en un espace convivial et sécuritaire pour les piétons et les personnes à mobilité réduite.

Caractéristiques clés :

- Enlever une voie dans chaque direction entre Beaumont et Jean-Talon O.
- Élargir les trottoirs entre Beaubien et Jean-Talon O. et à l'angle Van-Horne et du Parc.
- Traversée piétonne à la hauteur de la rue Jean Roby avec feu de circulation et ajout/déplacement d'un arrêt d'autobus.
- Faire des viaducs des lieux de passage plus conviviaux, sécuritaires et salubres (mesures anti-pigeon, désenclavement, aération, éclairage, signalisation).

Avantages :

- Favoriser les déplacements piétons.
- Favoriser l'achalandage commercial et institutionnel.
- Améliorer la connectivité interquartier.
- Favoriser l'apaisement de la circulation par l'effet d'étranglement.



Traverse piétonne à la hauteur de la rue Jean Roby. Illustration: le Kig

Proposition n°1 : Transformer l'avenue du Parc



Les viaducs, des lieux de passage plus conviviaux, sécuritaires et salubres.

Illustrations: le Kig



Proposition n°2 : Planter un lien cyclable

Description :

Développer un lien cyclable dans le corridor du Parc et/ou Hutchison.

Avantages :

- Sécuriser les déplacements cyclistes nord-sud et éviter les conflits d'usage (piétons, cyclistes, automobilistes).
- Améliorer la connectivité interquartier.
- Favoriser l'achalandage commercial et créer un lieu de destination accessible en transport actif.

Piste sur Hutchison

- Augmenter les possibilités de déplacement pour les usagers plus lents.
- Plus sécuritaire et plus agréable pour les cyclistes.

Piste sur du Parc

- Possibilité de voie de transit rapide pour les cyclistes.
- Réalisation plus probable à court terme (compte tenu des enjeux avec le Canadian Pacific pour le passage à niveau sur la rue Hutchison).

Caractéristiques clés :

Piste sur Hutchison

- Bande ou piste cyclable sur la rue Hutchison.
- Passage à niveau sur la rue Hutchison.

Piste sur du Parc

- Piste protégée sur l'avenue du Parc.
- Une voie de circulation retranchée à l'avenue sous les viaducs pour y faire passer la piste cyclable.



Piste cyclable passant sous un viaduc. Source: Vélo Québec

Proposition n°3 : Reconfigurer les abords de la Gare Jean-Talon

Description :

Revoir la configuration de la zone intermodale de transport de la gare Jean-Talon.

Caractéristiques clés :

- Rue Hutchison (face au métro Parc) : zone de rencontre (élargissement de trottoirs, pavé/peinture/alvéolé au sol, priorité piétonne et limite à 20 km/h pour vélos, autobus et véhicules de livraison).
- Intersection Hutchison/Jean-Talon O. et Parc/Jean-Talon O. : phase exclusive pour les piétons/cyclistes et marquage au sol.
- Lien cyclable/piéton sur la rue Ogilvy qui continuerait sur la rue De Castelnau (passage à niveau).

Avantages :

- Améliorer la connectivité intermodale et interquartier pour les piétons, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes.
- Améliorer la sécurité et la convivialité.



Zone de rencontre sur la rue Hutchison: priorité piétonne, circulation motorisée à 20 km/h.
Illustration: le Kig

Proposition n°3 : Reconfigurer les abords de la Gare Jean-Talon



Pavé au sol sur la rue Hutchison, traverses piétonnes sécuritaires et stylisées et passage à niveau pour piétons et cyclistes sur la rue Ogilvy. Le pourtour de la Gare Jean-Talon est aménagé, utilisé et animé. Illustration: le Kig

Orientation n°2 :

Paysage et espace public

- o Renforcer le sentiment d'appartenance des citoyens au quartier;*
- o Créer une identité propre au secteur;*
- o Créer des espaces de rencontre conviviaux en utilisant l'art public.*

Proposition n°4 : Développer une signature propre à l'avenue du Parc

Description :

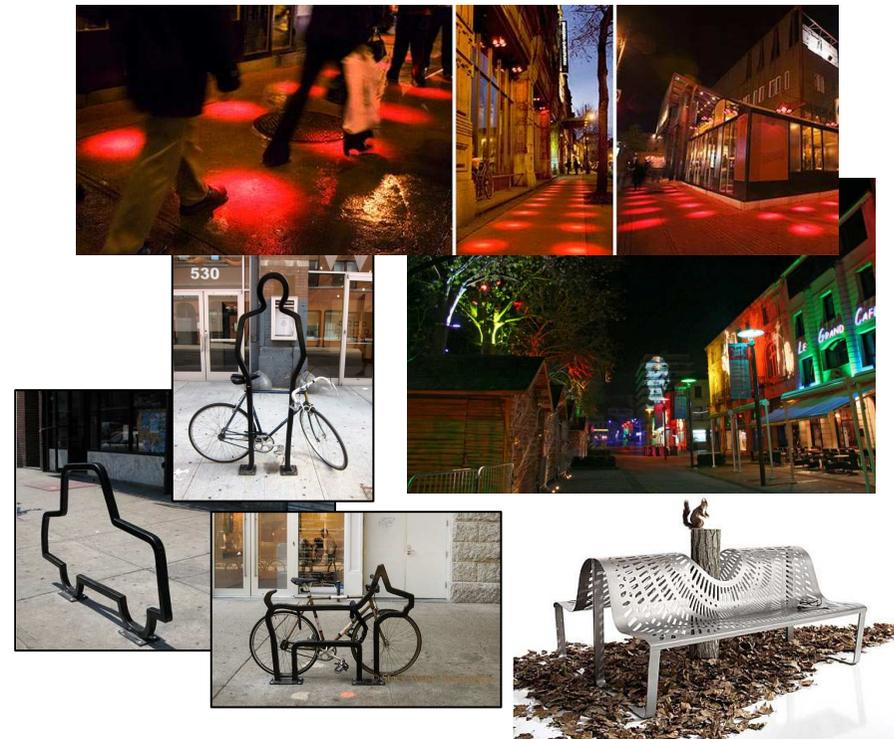
Développer une trame urbaine qui permet d'identifier l'avenue du Parc en s'appuyant sur la multiethnicité du secteur, l'aménagement paysager, le mobilier urbain et l'art public de même que la mise en valeur des gares, des viaducs et des bâtiments patrimoniaux.

Caractéristiques clés :

- Profiter de l'élargissement des trottoirs pour permettre la plantation d'arbres, l'installation de bancs, tables et supports à vélos issus de l'art public (artistes locaux).
- Développer un circuit d'éclairage (au sol ou à hauteur d'homme) pour les piétons et des illuminations pour la mise en valeur des bâtiments patrimoniaux.
- Intégrer les trois viaducs à la trame urbaine avec de l'art mural, notamment Van Horne et Jean-Talon qui sont les portes d'entrées, et en faire des lieux de destination.

Avantages :

- L'amélioration du paysage urbain va amener une plus grande affluence dans le secteur.
- L'accroissement du sentiment de sécurité et d'appartenance au secteur par la population.



Exemples d'éclairage de rue et de supports à vélos et de bancs issus de l'art public.
Sources: Internet

Proposition n°5 : Créer des espaces de rencontre

Description :

Créer un réseau de places publiques à partir d'espaces résiduels sous-utilisés.

Avantages :

- Créer des espaces attractifs de rassemblement, de rencontre et de détente pour les différents usagers du secteur (travailleurs, étudiants, résidents).
- Verdir, embellir et animer le nouveau pôle institutionnel de l'avenue du Parc.
- Augmenter les îlots de fraîcheur dans le secteur.
- Initier les usagers du secteur à l'art local.

Caractéristiques clés :

- Créer deux nouvelles places publiques devant le 7101 du Parc et le Samuelsohn en supprimant les petits stationnements sous-utilisés et en élargissant l'espace vert déjà existant.
- Optimiser l'utilisation de la Place de la Gare par l'ajout de mobilier urbain (artiste local) à ces espaces de rencontre.



Espace de rencontre et de détente pour les étudiants et les travailleurs du 7101 avenue du Parc. Illustration: le Kig

Proposition n°6 : Revitaliser le 6700 avenue du Parc

Description :

Créer une nouvelle place publique et impulser une dynamique d'appropriation du secteur en trois phases de développement :

1. Valorisation immédiate (court terme);
2. Projet d'une place publique (moyen terme);
3. Ouverture vers les quartiers (long terme).

Caractéristiques clés :

- Réhabiliter comme lieu attractif : transport (instaurer une station Bixi, nouveaux passages piétons, etc.), mobilier urbain mobile, restauration (ex: food truck).
- Instaurer un nouveau zonage pour imaginer une place publique : achat de la parcelle par la ville, implantation de commerces au RDC et de locaux d'industriel léger aux étages. Signature paysagère et artistique du lieu.
- Inclure la future rue (vers le campus UdeM) dans cette place publique et des îlots / passages verts séparant l'avenue du Parc et la rue Hutchison.

Avantages :

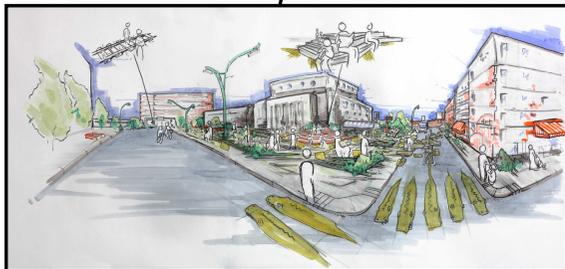
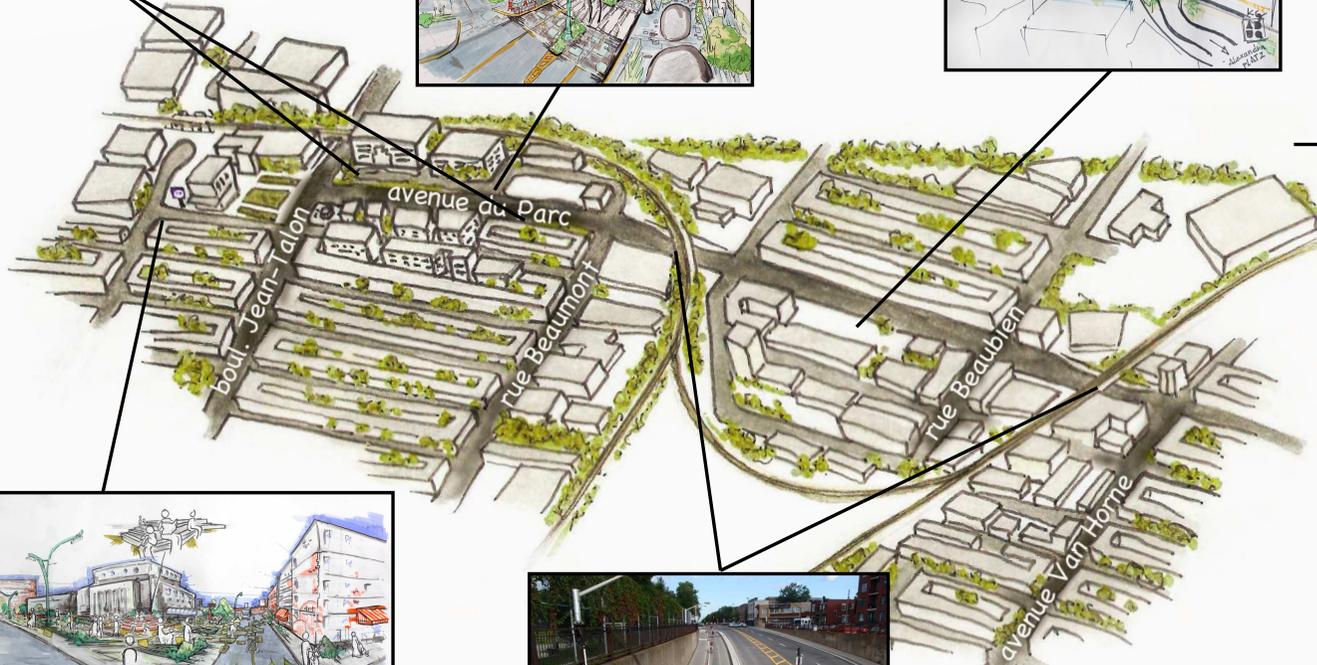
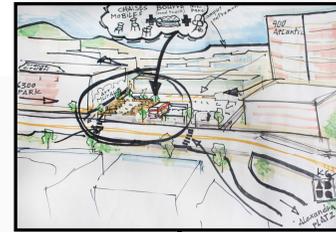
- Augmenter l'offre alimentaire du secteur pour les travailleurs, résidents, étudiants et artistes.
- Nouveau lieu convivial, local, d'expression des diversités.
- Maillon intermédiaire et perméable entre campus UdeM et le quartier Marconi-Alexandra, et noeud central de l'axe Jean-Talon O./Mile-End.
- Favoriser les îlots de fraîcheur dans le secteur par le verdissement et la déminéralisation.



Place publique du 6700 avenue du Parc. Illustration: le Kig

Synthèse des propositions

Opération avenue du Parc



Illustrations: le Kig



Source: Vélo Québec

Illustration: Timothée Millet

Sources: Internet